Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/216

22. 03. 77

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt

A. Zielsetzung

Die Gewaltakte gegen den zivilen Luftverkehr stellen nicht nur eine ernste Gefahr für Leben und Gesundheit der Luftreisenden und Flugzeugbesatzungen dar; sie sind auch geeignet, den Betrieb von Luftverkehrsdiensten erheblich zu beeinträchtigen und das Vertrauen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu untergraben. Eine verstärkte Bekämpfung dieser kriminellen Erscheinungsform erscheint daher geboten. Dies kann wirksam nur durch international abgestimmte Maßnahmen für den Bereich der Strafverfolgung geschehen.

B. Lösung

Das Montrealer Übereinkommen vom 23. September 1971 soll in Verbindung mit dem bereits in Kraft befindlichen Haager Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 die weltweite strafrechtliche Verfolgung von Gewaltakten gegen den zivilen Luftverkehr sicherstellen und damit mögliche Täter von der Begehung einer solchen Handlung abschrecken. Das Übereinkommen verpflichtet die Vertragsstaaten:

— Gewaltakte gegen den zivilen Luftverkehr mit schweren Strafen zu bedrohen;
— gegen Täter einer solchen Handlung ausnahmslos die Strafverfolgung einzuleiten, soweit nicht Auslieferung an einen anderen Staat erfolgt;
— Gewaltakte gegen den zivilen Luftverkehr als auslieferungsfähige Delikte anzuerkennen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (13) — 951 00 — Si 24/77

Bonn, den 21. März 1977

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Übereinkommens und die Denkschrift zum Übereinkommen sind beigefügt.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 443. Sitzung am 11. März 1977 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Montreal am 23. September 1971 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 4 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Das Übereinkommen soll, soweit nicht die Beschränkungen der Lufthoheit entgegenstehen, auch im Land Berlin gelten.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 4 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation

Convention pour la repression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile

The States Parties to this Convention

CONSIDERING that unlawful acts against the safty of civil aviation jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;

CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:

(a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft; or

(b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or

(c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it in-

Les États parties à la présente convention,

CONSIDÉRANT que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

CONSIDÉRANT que de tels actes les préoccupent gravement,

CONSIDÉRANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article 1er

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement:

a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef;

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances progres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou

(Übersetzung)

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,

IN DER ERWÄGUNG, daß widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt die Sicherheit von Personen und Sachen gefährden, den Betrieb von Luftverkehrsdiensten ernstlich beeinträchtigen und das Vertrauen der Völker der Welt in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

IN DER ERWÄGUNG, daß solche Handlungen Anlaß zu ernster Besorgnis geben,

IN DER ERWÄGUNG, daß es zur Abschreckung von solchen Handlungen dringend notwendig ist, geeignete Maßnahmen zur Bestrafung der Täter vorzusehen,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

(1) Eine strafbare Handlung begeht jede Person, die widerrechtlich und vorsätzlich

a) eine gewalttätige Handlung gegen eine Person an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs verübt, wenn diese Handlung geeignet ist, die Sicherheit dieses Luftfahrzeugs zu gefährden; oder

b) ein im Einsatz befindliches Luftfahrzeug zerstört oder ein solches Luftfahrzeug derart beschädigt, daß es flugunfähig wird oder daß die Beschädigung geeignet ist, seine Flugsicherheit zu gefährden; oder

c) in ein im Einsatz befindliches Luftfahrzeug auf welche Art auch immer eine Vorrichtung oder eine andere Sache bringt oder bringen läßt, die geeignet ist, dieses Luftfahrzeug zu zerstören oder derart

capable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or

(d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or

(e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.

2. Any person also commits an offence if he:

(a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or

(b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.

qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol;

e) communique une information qu'elle sait être fausse et, ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:

a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1er du présent article;

b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

zu beschädigen, daß es flugunfähig wird oder daß die Beschädigung geeignet ist, seine Flugsicherheit zu gefährden; oder

d) Flugnavigationseinrichtungen zerstört oder beschädigt oder ihren Betrieb beeinträchtigt, wenn eine solche Handlung geeignet ist, die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs zu gefährden; oder

e) wissentlich unrichtige Angaben macht und dadurch die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs gefährdet.

(2) Eine strafbare Handlung begeht auch jede Person, die

a) eine der in Absatz 1 genannten strafbaren Handlungen zu begehen versucht; oder

b) sich an der Begehung oder der versuchten Begehung einer dieser strafbaren Handlungen beteiligt.

Article 2

For the purposes of this Convention:

(a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door s opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;

(b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article.

Article 2

Aux fins de la présente convention:

a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord;

b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a du présent paragraphe.

Artikel 2

Im Sinne dieses Übereinkommens

a) gilt ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem alle Außentüren nach dem Einsteigen geschlossen worden sind, bis zu dem Augenblick, in dem eine dieser Türen zum Aussteigen geöffnet wird; im Fall einer Notlandung gilt der Flug als fortdauernd, bis die zuständigen Behörden die Verantwortung für das Luftfahrzeug und für die Personen und Sachen an Bord übernehmen;

b) gilt ein Luftfahrzeug als im Einsatz befindlich vom Beginn der Flugvorbereitung des Luftfahrzeugs durch das Bodenpersonal oder die Besatzung für einen bestimmten Flug bis zum Ablauf von vierundzwanzig Stunden nach jeder Landung; der Zeitraum, in dem sich das Luftfahrzeug im Einsatz befindet, umfaßt in jedem Fall den gesamten Zeitraum, während dessen sich das Luftfahrzeug im Sinne des Buchstabens a im Flug befindet.

Article 3

Each Contracting State undertakes to make the offences mentioned in Article 1 punishable by severe penalties.

Article 3

Tout État contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1er.

Artikel 3

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen mit schweren Strafen zu bedrohen.

Article 4

1. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

2. In the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply, irrespective of whether

Article 4

1. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. Dans les cas visés aux alinéas **a**, **b**, **c** et **e** du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol

Artikel 4

(1) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.

(2) In den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und e findet dieses Übereinkommen, gleichviel ob es sich um ein Luftfahrzeug auf einem

the aircraft is engaged in an international or domestic flight, only if:

(a) the place of take-off or landing, actual or intended, of the aircraft is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; or

(b) the offence is committed in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, in the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall also apply if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

4. With respect to the States mentioned in Article 9 and in the cases mentioned in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall not apply if the places referred to in subparagraph (a) of paragraph 2 of this Article are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in Article 9, unless the offence is committed or the offender or alleged offender is found in the territory of a State other than that State.

5. In the cases contemplated in subparagraph (d) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply only if the air navigation facilities are used in international air navigation.

6. The provisions of paragraphs 2, 3, 4 and 5 of this Article shall also apply in the cases contemplated in paragraph 2 of Article 1.

international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que:

a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'État d'immatriculation de cet aéronef; ou

b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les États visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des États visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre État.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1er.

internationalen Flug oder auf einem Inlandflug handelt, nur Anwendung, wenn

a) der tatsächliche oder beabsichtigte Abflug- oder Landeort des Luftfahrzeugs außerhalb des Hoheitsgebiets des Eintragungsstaats dieses Luftfahrzeugs gelegen ist oder

b) die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs begangen wird.

(3) Ungeachtet des Absatzes 2 dieses Artikels findet das Übereinkommen in den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und e ebenfalls Anwendung, wenn der Täter oder der Verdächtige im Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs aufgefunden wird.

(4) In bezug auf die in Artikel 9 genannten Staaten und in den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und e findet dieses Übereinkommen keine Anwendung, wenn die in Absatz 2 Buchstabe a des vorliegenden Artikels erwähnten Orte im Hoheitsgebiet desselben Staates gelegen sind und wenn dieser Staat einer der in Artikel 9 genannten Staaten ist, es sei denn, daß die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet eines anderen als dieses Staates begangen oder der Täter oder der Verdächtige in einem solchen anderen Staat aufgefunden wurde.

(5) In den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe d findet dieses Übereinkommen nur Anwendung, wenn die Flugnavigationseinrichtungen in der internationalen Luftfahrt verwendet werden.

(6) Die Absätze 2, 3, 4 und 5 dieses Artikels finden auch in den Fällen des Artikels 1 Absatz 2 Anwendung.

Article 5

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:

(a) when the offence is committed in the territory of that State;

(b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;

(c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;

(d) when the offence is committed against or on board an aircraft leased without crew to a lessee

Article 5

1. Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants:

a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet État;

b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État;

c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;

d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une

Artikel 5

(1) Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbaren Handlungen in folgenden Fällen zu begründen:

a) wenn die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet dieses Staates begangen wird;

b) wenn die strafbare Handlung gegen ein in diesem Staat eingetragenes Luftfahrzeug oder an Bord desselben begangen wird;

c) wenn das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet;

d) wenn die strafbare Handlung gegen ein Luftfahrzeug begangen wird, das ohne Besatzung an eine

who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences mentioned in Article 1, paragraph 1 (a), (b) and (c), and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States mentioned in Article 5, paragraph 1, the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit État.

2. Tout État contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues aux alinéas a, b et c du paragraphe 1er de l'article 1er, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit État ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des États visés au paragraphe 1er du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit État procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les États mentionnés au paragraphe 1er de l'article 5, l'État dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Person vermietet wurde, die ihre Hauptbetriebsleitung oder, wenn eine solche nicht besteht, ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat, oder wenn die strafbare Handlung an Bord eines solchen Luftfahrzeugs begangen wird.

(2) Ebenso trifft jeder Vertragsstaat die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbaren Handlungen nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a, b und c und nach Artikel 1 Absatz 2, soweit dieser sich auf solche strafbaren Handlungen bezieht, für den Fall zu begründen, daß der Verdächtige sich in seinem Hoheitsgebiet befindet und daß der betreffende Staat ihn nicht nach Artikel 8 an einen der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Staaten ausliefert.

(3) Dieses Übereinkommen schließt eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

Artikel 6

(1) Hält ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Täter oder der Verdächtige befindet, es in Anbetracht der Umstände für gerechtfertigt, so nimmt er ihn in Haft oder trifft andere Maßnahmen, um seine Anwesenheit sicherzustellen. Die Haft und die anderen Maßnahmen müssen mit dem Recht dieses Staates übereinstimmen; sie dürfen nur so lange aufrechterhalten werden, wie es notwendig ist, um die Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens zu ermöglichen.

(2) Dieser Staat führt unverzüglich eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durch.

(3) Einer auf Grund des Absatzes 1 in Haft befindlichen Person wird jede Erleichterung gewährt, damit sie mit dem nächsten zuständigen Vertreter des Staates, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt, unmittelbar verkehren kann.

(4) Hat ein Staat eine Person auf Grund dieses Artikels in Haft genommen, so zeigt er unverzüglich den in Artikel 5 Absatz 1 genannten Staaten, dem Staat, dessen Staatsangehörigkeit die in Haft genommene Person besitzt, sowie, wenn er es für angebracht hält, jedem anderen interessierten Staat die Tatsache, daß diese Person in Haft ist, und die Umstände an, welche die Haft rechtfertigen. Der Staat, der die vorläufige Untersuchung nach Absatz 2 durchführt, unterrichtet die genannten Staaten unverzüglich über das Ergebnis der Untersuchung und teilt ihnen mit, ob er seine Gerichtsbarkeit auszuüben beabsichtigt.

Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

Article 7

L'État contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet État.

Artikel 7

Der Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verdächtige aufgefunden wird, ist, wenn er ihn nicht ausliefert, verpflichtet, den Fall ohne irgendeine Ausnahme und unabhängig davon, ob die strafbare Handlung in seinem Hoheitsgebiet begangen wurde, seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten. Diese Behörden treffen ihre Entscheidung in der gleichen Weise wie im Fall einer gemeinrechtlichen strafbaren Handlung schwerer Art nach dem Recht dieses Staates.

Article 8

1. The offences shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.

2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offences. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.

3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

4. Each of the offences shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 5, paragraph 1 (b), (c) and (d).

Article 8

1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre États contractants. Les États contractants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un État contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre État contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'État requis.

3. Les États contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'État requis.

4. Entre États contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b, c et d du paragraphe 1er de l'article 5.

Artikel 8

(1) Die strafbaren Handlungen gelten als in jeden zwischen Vertragsstaaten bestehenden Auslieferungsvertrag einbezogene, der Auslieferung unterliegende strafbare Handlungen. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die strafbaren Handlungen als der Auslieferung unterliegende strafbare Handlungen in jeden zwischen ihnen zu schließenden Auslieferungsvertrag aufzunehmen.

(2) Erhält ein Vertragsstaat, der die Auslieferung vom Bestehen eines Vertrags abhängig macht, ein Auslieferungsersuchen von einem anderen Vertragsstaat, mit dem er keinen Auslieferungsvertrag hat, so steht es ihm frei, dieses Übereinkommen als Rechtsgrundlage für die Auslieferung in bezug auf die strafbaren Handlungen anzusehen. Die Auslieferung unterliegt im übrigen den im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen.

(3) Vertragsstaaten, welche die Auslieferung nicht vom Bestehen eines Vertrags abhängig machen, erkennen unter sich die strafbaren Handlungen als der Auslieferung unterliegende strafbare Handlungen vorbehaltlich der im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen an.

(4) Jede der strafbaren Handlungen wird für die Zwecke der Auslieferung zwischen Vertragsstaaten so behandelt, als sei sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet hat, sondern auch in den Hoheitsgebieten der Staaten begangen worden, die verpflichtet sind, ihre Gerichtsbarkeit nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben b, c und d zu begründen.

Article 9

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the

Article 9

Les États contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'État qui

Artikel 9

Vertragsstaaten, die Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationale Betriebsstellen bilden, welche einer gemeinsamen oder internationalen Eintragung unterliegende Luftfahrzeuge einsetzen, bezeichnen in geeigneter Weise für jedes Luftfahrzeug den Staat unter ihnen, der die Gerichtsbarkeit aus-

attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Article 10

1. Contracting States shall, in accordance with international and national law, endeavour to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences mentioned in Article 1.

2. When, due to the commission of one of the offences mentioned in Article 1, a flight has been delayed or interrupted, any Contracting State in whose territory the aircraft or passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Article 11

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences. The law of the State requested shall apply in all cases.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

Article 12

Any Contracting State having reason to believe that one of the offences mentioned in Article 1 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States mentioned in Article 5, paragraph 1.

Article 13

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

(a) the circumstances of the offence;

exerce la compétence et aura les attributions de l'État d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les États Parties à la présente convention.

Article 10

1. Les États contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1er.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1er, tout État contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 11

1. Les États contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'État requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 12

Tout État contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1er sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui à son avis seraient les États visés au paragraphe 1er de l'article 5.

Article 13

Tout État contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

a) aux circonstances de l'infraction;

üben und die Eigenschaften des Eintragungsstaats im Sinne dieses Übereinkommens haben soll; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens davon Kenntnis gibt.

Artikel 10

(1) Die Vertragsstaaten bemühen sich in Übereinstimmung mit dem internationalen und dem nationalen Recht, alle geeigneten Maßnahmen zur Verhinderung der in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen zu treffen.

(2) Ist wegen der Begehung einer der in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen ein Flug verzögert oder unterbrochen worden, so erleichtert jeder Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich das Luftfahrzeug, die Fluggäste oder die Besatzung befinden, so bald wie möglich den Fluggästen und der Besatzung die Fortsetzung der Reise und gibt das Luftfahrzeug und seine Ladung unverzüglich den zum Besitz berechtigten Personen zurück.

Artikel 11

(1) Die Vertragsstaaten gewähren einander die weitestgehende Hilfe im Zusammenhang mit Verfahren, die in bezug auf die strafbaren Handlungen eingeleitet werden. In allen Fällen ist das Recht des ersuchten Staates anwendbar.

(2) Absatz 1 läßt Verpflichtungen auf Grund eines anderen zwei- oder mehrseitigen Vertrags unberührt, der ganz oder teilweise die Rechtshilfe in Strafsachen regelt oder regeln wird.

Artikel 12

Jeder Vertragsstaat, der Grund zu der Annahme hat, daß eine der in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen begangen werden wird, übermittelt in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben den Staaten, die nach seiner Auffassung zu den in Artikel 5 Absatz 1 genannten Staaten gehören.

Artikel 13

Jeder Vertragsstaat übermittelt dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht so schnell wie möglich alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben über

a) die Umstände der strafbaren Handlung;

(b) the action taken pursuant to Article 10, paragraph 2;

(c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

Article 14

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depositary Governments.

Article 15

1. This Convention shall be open for signature at Montreal on 23 September 1971, by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 8 to 23 September 1971 (hereinafter referred to as the Montreal Conference). After 10 October 1971, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10;

c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 14

1. Tout différend entre des États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout État contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

Article 15

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée «la Conférence de Montréal»). Après le 10 octobre 1971, elle sera ouverte à la signature de tous les États à Washington, à Londres et à Moscou. Tout État qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

b) die nach Artikel 10 Absatz 2 getroffenen Maßnahmen;

c) die in bezug auf den Täter oder den Verdächtigen getroffenen Maßnahmen und insbesondere das Ergebnis eines Auslieferungsverfahrens oder eines anderen Verfahrens.

Artikel 14

(1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird auf Verlangen eines dieser Staaten einem Schiedsverfahren unterworfen. Können sich die Parteien binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem das Schiedsverfahren verlangt worden ist, über seine Ausgestaltung nicht einigen, so kann jede dieser Parteien die Streitigkeit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten, indem sie einen seiner Satzung entsprechenden Antrag stellt.

(2) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation des Übereinkommens oder dem Beitritt zu diesem erklären, daß er sich durch Absatz 1 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsstaaten sind gegenüber einem Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Absatz 1 nicht gebunden.

(3) Ein Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach Absatz 2 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an die Verwahrregierungen gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 15

(1) Dieses Übereinkommen liegt am 23. September 1971 in Montreal für die Teilnehmerstaaten der vom 8. bis 23. September 1971 in Montreal abgehaltenen Internationalen Luftrechtskonferenz (im folgenden als Konferenz von Montreal bezeichnet) zur Unterzeichnung auf. Nach dem 10. Oktober 1971 liegt das Übereinkommen für alle Staaten in Moskau, London und Washington zur Unterzeichnung auf. Ein Staat, der dieses Übereinkommen nicht vor seinem Inkrafttreten nach Absatz 3 unterzeichnet, kann ihm jederzeit beitreten.

(2) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten. Die Ratifikations- und Beitrittsurkunden werden bei den Regierungen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland und der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt, die hiermit zu Verwahrregierungen bestimmt werden.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in the Montreal Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 16

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositary Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.

DONE at Montreal, this twenty-third day of September, one thousand nine hundred and seventy-one, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix États signataires qui ont participé à la Conférence de Montréal.

4. Pour les autres États, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les États qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 16

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

(3) Dieses Übereinkommen tritt dreißig Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch zehn Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens, die an der Konferenz von Montreal teilgenommen haben, in Kraft.

(4) Für andere Staaten tritt dieses Übereinkommen mit seinem Inkrafttreten nach Absatz 3 oder dreißig Tage nach Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(5) Die Verwahrregierungen unterrichten unverzüglich alle Unterzeichnerstaaten und beitretenden Staaten über den Zeitpunkt jeder Unterzeichnung, der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde, des Inkrafttretens dieses Übereinkommens sowie über alle sonstigen Mitteilungen.

(6) Die Verwahrregierungen lassen dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen und gemäß Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago, 1944) registrieren.

Artikel 16

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch eine an die Verwahrregierungen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei den Verwahrregierungen wirksam.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Montreal am 23. September 1971 in drei Urschriften, jede in vier verbindlichen Wortlauten in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache.

Denkschrift zum Übereinkommen

I. Allgemeines

Das am 23. September 1971 unterzeichnete Übereinkommen stellt einen weiteren Schritt in dem Bemühen dar, weltweit die Bestrafung von Gewalttätern gegen den Zivilluftverkehr sicherzustellen und dadurch mögliche Täter von einer solchen Straftat abzuschrecken. Diesem Übereinkommen gingen das Tokioter Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen sowie das Haager Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen voraus, die von der Bundesrepublik Deutschland bereits ratifiziert sind (Bundesgesetzblatt 1969 II S. 121, 1970 II S. 276 sowie Bundesgesetzbl. 1972 II S. 1505). Während das Tokioter Abkommen allgemein strafbare Handlungen betrifft, die an Bord eines Luftfahrzeuges begangen worden sind, regelt das Haager Übereinkommen die Rechtsfolgen im Falle von Flugzeugentführungen. Das Montrealer Übereinkommen erfaßt weitere, vom Haager Übereinkommen nicht gedeckte Gewaltakte gegen den Zivilluftverkehr, insbesondere den Fall der Sabotage. Es ist in seinem Aufbau und hinsichtlich der vorgesehenen rechtlichen Folgen weitgehend an den Inhalt des Haager Übereinkommens angepaßt.

Das Montrealer Übereinkommen, das für etwa 60 Staaten in Kraft ist, soll die möglichst lückenlose Bestrafung von Gewalttätern gegen den Luftverkehr sicherstellen. Das soll im wesentlichen durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

a) Der Begriff der strafbaren Handlung im Sinne des Übereinkommens wird international verbindlich umschrieben.

b) Die Vertragsstaaten werden in Artikel 1 des Übereinkommens verpflichtet, dort näher umschriebene strafbare Handlungen mit schweren Strafen zu bedrohen. Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Verpflichtung bereits erfüllt:

   — Die in Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe a umschriebenen Handlungen sind im wesentlichen durch § 316 c Abs. 1 Nr. 1 des Strafgesetzbuches mit Strafe bedroht. Nur in Grenzfällen wird dieser Tatbestand nicht anwendbar sein, weil er ein zielgerichtetes Handeln voraussetzt. In diesen Fällen ist allerdings Strafrechtsschutz durch § 315 oder andere allgemeine Tatbestände des Strafgesetzbuches gewährleistet.

   — Die Verpflichtung nach Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe b ist durch § 316 c Abs. 1 Nr. 2, § 315 und § 303 des Strafgesetzbuches erfüllt.

   — In den Fällen des Verbringens gefährlicher Sachen im Sinne von Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe c ist regelmäßig Strafbarkeit nach § 316 c Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3, § 315 Abs. 2 des Strafgesetzbuches oder nach § 60 Abs. 1 Nr. 5 des Luftverkehrsgesetzes gegeben.

   — Die Beschädigung und Zerstörung von Flugnavigationseinrichtungen, die nach Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe d unter Strafe zu stellen ist, ist nach deutschem Recht strafbar nach den §§ 316 c, 315 und 303 des Strafgesetzbuches.

   — Die Verpflichtungen nach Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe e sind ebenfalls durch § 316 c Abs. 1 Nr. 1 des Strafgesetzbuches unter Strafe gestellt, da derjenige „sonstige Machenschaften" vornimmt, der wissentlich unrichtige Angaben macht und dadurch die Sicherheit eines im Flug befindlichen Flugzeuges gefährdet. In vielen Fällen wird darüber hinaus Strafbarkeit nach § 145 d oder § 315 des Strafgesetzbuches vorliegen.

   — Die Verpflichtungen nach Artikel 1 Abs. 2 des Übereinkommens, Versuchshandlungen sowie Beteiligungshandlungen unter Strafe zu stellen, sind erfüllt, da das deutsche Recht bei den wesentlichen in Frage kommenden Tatbeständen sowohl Strafbarkeit des Versuchs wie der Teilnahme vorsieht. Der Vorverlagerung der Strafbarkeit in den Fällen des Artikels 1 Abs. 1 Buchstabe c auf Versuchs- und Vorbereitungshandlungen entspricht in den praktisch wichtigen Fällen die Strafbarkeit der Vorbereitungshandlung nach § 316 c Abs. 3 und unter Umständen nach § 311 b des Strafgesetzbuches.

c) Durch eine umfassende Zuständigkeitsregelung wird sichergestellt, daß in allen Fällen zumindest ein Vertragsstaat zur Aburteilung zuständig ist. Folgende Staaten sind nach dem Übereinkommen verpflichtet, ihre Gerichtsbarkeit für strafbare Handlungen im Sinne des Übereinkommens zu begründen:

   — der Staat, in dessen Hoheitsgebiet die Handlung begangen wurde,

   — der Staat, in dessen Register das Luftfahrzeug eingetragen ist,

   — der Staat, in dem das Luftfahrzeug mit dem Verdächtigen an Bord nach der Tat landet,

   — der Staat, in dem der Mieter eines ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeugs seine Hauptbetriebsleitung oder seinen ständigen Aufenthalt hat, wenn die Tat an Bord des gemieteten Luftfahrzeugs begangen worden ist,

   — für bestimmte strafbare Handlungen auch der Staat, in dem der Verdächtige aufgefunden wird, sofern der Staat ihn nicht gemäß Artikel 8 des Übereinkommens an einen anderen zuständigen Staat ausliefert.

d) Der Täter ist, wenn er nicht ausgeliefert wird, den zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zuzuführen. Das weitere Verfahren richtet sich nach dem innerstaatlichen Recht. Die Behörden treffen ihre Entscheidung in der Weise, in der eine nach allgemeinen Strafvorschriften strafbare Handlung schwerer Art zu beurteilen ist.

Die strafbaren Handlungen im Sinne dieses Übereinkommens unterliegen insoweit keinem Sonderrecht.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Artikel 1 bestimmt, welche Gewaltakte gegen den Zivilluftverkehr unter das Übereinkommen fallen.

Nach Absatz 1 Buchstabe a ist eine Gewalthandlung gegen eine Person an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs nur dann von dem Übereinkommen erfaßt, wenn diese Handlung zugleich geeignet ist, die Sicherheit des Luftfahrzeugs zu gefährden. Nicht erfaßt sind die Fälle der Einschüchterung von Personen an Bord eines Luftfahrzeugs.

Absatz 1 Buchstabe b betrifft die gegen das Luftfahrzeug selbst gerichteten Anschläge. Eine strafbare Handlung liegt danach vor, wenn ein im Einsatz befindliches Luftfahrzeug zerstört wird. Bei einer Beschädigung ist das Übereinkommen nur anwendbar, wenn sie das Luftfahrzeug flugunfähig macht oder geeignet ist, seine Flugsicherheit zu gefährden.

Absatz 1 Buchstabe c regelt die Fälle, in denen auf irgendeine Art und Weise eine Vorrichtung oder eine andere Sache in ein Luftfahrzeug gebracht wird, die geeignet ist, dieses Luftfahrzeug zu zerstören oder so zu beschädigen, daß es flugunfähig wird oder seine Flugsicherheit gefährdet werden kann.

Durch Absatz 1 Buchstabe d werden die Zerstörung und Beschädigung von Navigationseinrichtungen und die Einwirkungen auf ihren Betrieb erfaßt, wenn dadurch die Flugsicherheit gefährdet werden kann. Das Übereinkommen ist nach Artikel 4 Abs. 5 jedoch nur anwendbar, wenn diese Einrichtungen in der internationalen Luftfahrt verwendet werden.

Absatz 1 Buchstabe e betrifft den Fall, in dem durch wissentlich unrichtige Angaben — z. B. falscher Bombenalarm — die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs gefährdet wird.

Absatz 2 erklärt auch den Versuch und die Teilnahme an den Handlungen im Sinne des Absatzes 1 für strafbare Handlungen.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift definiert, wann sich ein Luftfahrzeug gemäß Artikel 1 „im Flug" und „im Einsatz" befindet. Die Begriffsbestimmung „im Flug" stellt entsprechend Artikel 3 Abs. 1 des Haager Übereinkommens klar, daß außer der eigentlichen Flugphase auch der Zeitraum vom Schließen der Außentüren nach dem Einsteigen bis zum Öffnen der Türen zum Aussteigen einbezogen wird und daß der Flug bei einer erzwungenen Landung als fortdauernd angesehen wird, bis zuständige Behörden die Verantwortung für das Luftfahrzeug und die Personen und Sachen an Bord übernehmen.

Für den Begriff „im Einsatz" ist als Anfangstermin der Beginn der Flugvorbereitungen für einen bestimmten Flug durch Besatzung oder Bodenpersonal, als Endtermin der Ablauf von 24 Stunden nach jeder Landung bestimmt. Dabei umfaßt der Zeitraum „im Einsatz" zumindest den Zeitraum „im Flug".

Zu Artikel 3

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsstaaten, für die in Artikel 1 genannten Handlungen Straftatbestände mit schweren Strafandrohungen vorzusehen.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift legt den Geltungsbereich des Übereinkommens fest.

Absatz 1 nimmt Luftfahrzeuge, die bestimmte staatliche Aufgaben erfüllen, vom Anwendungsbereich des Übereinkommens aus.

Absatz 2 beruht auf dem Gedanken, daß nur solche Flüge unter das Übereinkommen fallen, die einen internationalen Bezugspunkt haben. Grundsätzlich ist danach das Übereinkommen sowohl bei internationalen Flügen als auch bei Inlandsflügen nur anwendbar, wenn der tatsächliche oder beabsichtigte Abflug- oder Landeort des Luftfahrzeugs außerhalb des Hoheitsgebiets des Eintragungsstaats gelegen ist oder die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des Eintragungsstaats begangen wird.

Absatz 3 erweitert den Anwendungsbereich des Übereinkommens für die Fälle, in denen der Täter oder der Verdächtige außerhalb des Hoheitsgebietes des Eintragungsstaates angetroffen wird. Liegen z. B. die Voraussetzungen des Absatzes 2 nicht vor, weil es sich um einen Inlandsflug im Hoheitsgebiet des Eintragungsstaates handelt, so unterliegt der Täter dem Übereinkommen gleichwohl, wenn er in das Hoheitsgebiet eines anderen Staates geflüchtet ist.

Absatz 4 enthält eine Sondervorschrift für Luftfahrzeuge, die gemäß Artikel 9 von Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationalen Betriebsstellen eingesetzt werden.

Maßnahmen gegen Navigationseinrichtungen unterliegen nach Absatz 5 dem Übereinkommen nur, wenn diese in der internationalen Luftfahrt verwendet werden.

Absatz 6 erstreckt die für die vollendeten Handlungen geltenden Bestimmungen auch auf die Versuchs- und Teilnahmehandlungen.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift führt die Fälle auf, in denen die Vertragsstaaten gehalten sind, ihre Gerichtsbarkeit für die dem Übereinkommen unterliegenden strafbaren Handlungen zu begründen.

Ein Vorrang für die Zuständigkeit eines bestimmten Staates besteht nicht. Jeder der zuständigen Staaten kann in gleicher Weise darüber befinden, ob er die Strafverfolgung selbst vornehmen oder den Täter an einen anderen zuständigen Staat ausliefern will.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsstaaten, eine subsidiäre Zuständigkeit für den Fall zu begründen, daß sich der Verdächtige in ihrem Hoheitsgebiet befindet und nicht ausgeliefert wird. Hierdurch sollen die Lücken geschlossen werden, die bei der Rege-

lung der Zuständigkeit nach Absatz 1 entstehen können. Die Zuständigkeit nach Absatz 2 ist jedoch auf die besonders schweren strafbaren Handlungen nach Artikel 1 Abs. 1 Buchstaben a, b und c beschränkt.

Durch Absatz 3 werden die nach innerstaatlichem Recht bestehenden weiteren Zuständigkeiten unberührt gelassen. Dadurch kann sich die Zahl der Staaten, die für die Verfolgung ein und derselben Straftat zuständig sind, noch erhöhen. Ob mehrfache Verurteilungen durch den Grundsatz „ne bis in idem" ausgeschlossen sind, richtet sich nach dem jeweils anwendbaren innerstaatlichen Recht. Für die Bundesrepublik Deutschland bestimmt § 51 Abs. 3 StGB, daß im Ausland verhängte und vollstreckte Freiheitsentziehungen auf die wegen derselben Tat im Inland verhängte Strafe anzurechnen sind.

Zu Artikel 6

Artikel 6 trifft nähere Bestimmungen für den Fall, daß ein Staat eine Person, die einer Straftat nach diesem Übereinkommen verdächtig ist, in seinem Hoheitsgebiet auffindet.

Absatz 1 verpflichtet die Vertragsstaaten, die Anwesenheit des Verdächtigen vorläufig bis zur Einleitung eines Straf- oder Auslieferungsverfahrens sicherzustellen. Die Bezugnahme auf das innerstaatliche Recht bringt zum Ausdruck, daß sich die Inhaftnahme und das weitere Verfahren ausschließlich nach den Vorschriften des innerstaatlichen Rechts richten und durch das Übereinkommen nicht etwa ein neuer Haftgrund eingeführt wird. Jedoch dürfen die Haft und die anderen Maßnahmen nur solange dauern, wie dies für die Einleitung eines Straf- oder Auslieferungsverfahrens erforderlich ist.

Nach Absatz 2 ist unverzüglich eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durchzuführen.

Absätze 3 und 4 enthalten weitere Schutzvorschriften zugunsten des Verdächtigen. Der Vertragsstaat muß ihn dabei unterstützen, Verbindung mit einem Vertreter seines Heimatstaats aufzunehmen, und er hat darüber hinaus den Heimatstaat des Betroffenen und weitere Staaten über die Inhaftnahme und die sie rechtfertigenden Umstände zu unterrichten. Die vorgesehene Mitteilung darüber, ob der Vertragsstaat seine Gerichtsbarkeit ausüben will, kann anderen Staaten die Entscheidung darüber erleichtern, ob sie eine Auslieferung des Verdächtigen verlangen sollen.

Zu Artikel 7

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsstaaten, die Strafverfolgung gegen den Verdächtigen einzuleiten, sofern dieser nicht ausgeliefert wird. Die Verpflichtung hierzu gilt ohne Ausnahme. Sie greift z. B. auch dann ein, wenn der Verdächtige politische Motive für sein Handeln geltend macht. Ferner ist unerheblich, ob die Tat im Hoheitsgebiet des Staates, in dem der Verdächtige aufgefunden wurde, begangen wurde oder nicht. Die für die Strafverfolgung zuständigen Behörden haben ihre Entscheidung nach den Rechtsvorschriften zu treffen, die in dem betreffenden Staat für die Ahndung der nach allgemeinen strafrechtlichen Vorschriften strafbaren Handlungen schwerer Art bestehen. Artikel 7 verpflichtet also nicht dazu, in jedem Fall Anklage zu erheben, sondern läßt etwaige innerstaatliche Vorschriften — wie z. B. §§ 153 ff. StPO — unberührt, nach denen unter bestimmten Voraussetzungen von einer Strafverfolgung abgesehen werden kann.

Zu Artikel 8

Die Vorschrift regelt die Auslieferung und schafft somit eine wichtige Voraussetzung dafür, den Täter der Bestrafung zuzuführen.

Absatz 1 legt für jeden zwischen Vertragsstaaten bereits bestehenden zweiseitigen Auslieferungsvertrag fest, daß strafbare Handlungen nach Artikel 1 als in die vertragliche Regelung einbezogene auslieferungsfähige Delikte anzusehen sind. Das gleiche gilt im Verhältnis zwischen Vertragsstaaten, die Mitglieder eines mehrseitigen Auslieferungsübereinkommens sind. Ferner müssen die strafbaren Handlungen nach Artikel 1 in jeden Auslieferungsvertrag und in jedes Auslieferungsübereinkommen, die künftig zwischen Vertragsstaaten geschlossen werden, als Auslieferungsdelikte aufgenommen werden. Wie bei anderen Auslieferungsdelikten müssen aber, damit die Auslieferung zulässig ist, alle übrigen im Vertrag vorgesehenen Voraussetzungen für eine Auslieferung gegeben sein.

Absatz 2 geht davon aus, daß nach dem Recht einiger Staaten, insbesondere des anglo-amerikanischen Rechtskreises, die Auslieferung vom Bestehen eines Auslieferungsvertrages abhängig ist. Die Vorschrift überläßt es diesen Staaten, in Fällen, in denen ein solcher Auslieferungsvertrag nicht besteht, das vorliegende Übereinkommen für strafbare Handlungen nach Artikel 1 als Rechtsgrundlage für die Auslieferung anzusehen.

Für den vertragslosen Auslieferungsverkehr bestimmt Absatz 3, daß die strafbaren Handlungen nach Artikel 1 als der Auslieferung unterliegende strafbare Handlungen anzusehen sind.

Absatz 4 berücksichtigt, daß nach dem Recht einiger Staaten die Auslieferung nur wegen einer Tat bewilligt werden kann, die im Gebiet des ersuchenden Staates begangen wurde. Um die Auslieferungsmöglichkeiten zu erweitern, wird die Tat für die Zwecke der Auslieferung so angesehen, als sei sie auch im Eintragungsstaat, im Landestaat oder in dem Staat, in dem der Mieter eines Luftfahrzeugs ohne Besatzung seinen Sitz hat, begangen worden.

Zu Artikel 9

Für die Anwendung eines Teils der Vorschriften des Übereinkommens kommt es darauf an, in welchem Staat das Luftfahrzeug eingetragen ist. Luftfahrzeuge, die von Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationalen Betriebsstellen eingesetzt werden, brauchen nicht in einem bestimmten Staat eingetragen zu sein (Artikel 77 des Chikagoer Abkommens, Bundesgesetzbl. II 1956 S. 411). Um auch in diesen Fällen die Anwendung des Übereinkommens zu ermöglichen, bestimmt Ar-

tikel 9, daß die Staaten, die die Betriebsgemeinschaft oder die Betriebsstelle bilden, den Staat bezeichnen, der die Gerichtsbarkeit ausüben und die Eigenschaft des Eintragungsstaates im Sinne des Übereinkommens haben soll.

Zu Artikel 10

Absatz 1 verpflichtet die Vertragsstaaten, sich in Übereinstimmung mit dem internationalen und nationalen Recht zu bemühen, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um strafbare Handlungen im Sinne des Artikels 1 zu verhindern.

Absatz 2 soll ausschließen, daß Fluggäste, Besatzung und Luftfahrzeuge länger als erforderlich im Zusammenhang mit der Begehung einer strafbaren Handlung nach Artikel 1 festgehalten werden. Deshalb müssen sobald wie möglich Maßnahmen getroffen werden, damit die Reise ordnungsgemäß fortgesetzt werden kann und der Berechtigte das Luftfahrzeug und seine Ladung zurückerhält.

Zu Artikel 11

Die Vorschrift sieht vor, daß sich die Vertragsstaaten bei Verfahren wegen strafbarer Handlungen nach Artikel 1 gegenseitig soweit wie möglich Hilfe zu leisten haben. Maßgebend für die zu treffenden Maßnahmen ist das Recht des ersuchten Staates, soweit nicht zwei- oder mehrseitige Verträge über die Rechtshilfe in Strafsachen abweichende Regelungen enthalten.

Zu Artikel 12

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsstaaten, in ihrem Besitz befindliche sachdienliche Angaben den zur Strafverfolgung zuständigen Staaten zu übermitteln, wenn ein begründeter Verdacht besteht, daß eine strafbare Handlung im Sinne des Artikels 1 begangen wird. Die Vorschrift soll die verständigten Staaten in die Lage versetzen, gegebenenfalls noch rechtzeitig die geeigneten Maßnahmen zu treffen.

Zu Artikel 13

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsstaaten dazu, die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation über die Umstände der strafbaren Handlung sowie etwaige Maßnahmen zu unterrichten.

Zu Artikel 14 bis 16

Die Artikel enthalten Vorschriften über die Beilegung von Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung und Auslegung dieses Übereinkommens ergeben, sowie über Zeichnung, Ratifikation, Beitritt und Kündigung. Das Übereinkommen steht allen Staaten offen. Für die Hinterlegung der Ratifikations- und Beitrittsurkunden sind drei Verwahrregierungen bestimmt, und zwar die Regierungen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland und der Vereinigten Staaten von Amerika.

Zur Schlußformel

Das Übereinkommen ist in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefaßt. Alle Sprachen sind in gleicher Weise verbindlich. Die deutsche Übersetzung beruht auf einer Vereinbarung zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweiz.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:".

Begründung

Die Zustimmungsbedürftigkeit ergibt sich aus Artikel 6 Abs. 4 des Übereinkommens, da diese Bestimmung Anzeige- und Unterrichtungspflichten enthält und insoweit das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden i. S. von Artikel 84 Abs. 1 GG regelt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag des Bundesrates nicht zu.

Die vom Bundesrat angeführte Vorschrift des Abkommens enthält — ebenso wie der fast text- und inhaltsgleiche Artikel 6 Abs. 4 des Haager Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen vom 16. Dezember 1970, dem die Bundesrepublik mit Gesetz vom 6. November 1972 (BGBl. II S. 1505) bereits zugestimmt hat — keine Verfahrensregel im Sinne des Artikels 84 Abs. 1 GG, sondern hat materiell-rechtlichen Charakter.

Bn 712052 3. 77